



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 105]
No. 105]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 18, 2004/ज्येष्ठ 28, 1926
NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 18, 2004/JYAISTHA 28, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 14 जून, 2004

सं. टीएएमपी/19/2004-जेएनपीटी.—पहापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अपने पिछले आदेश सं. टीएएमपी/19/2004-जेएनपीटी, दिनांक 4 मई, 2004 को, संलग्न आदेशानुसार आस्थगित रखने का निर्णय लेता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/19/2004-जेएनपीटी

आदेश

(जून, 2004 के 11वें दिन पारित)

इस प्राधिकरण ने जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के दरमान में निर्धारित सभी पोत संबंधी प्रभारों की अधिकतम दरों में 10% कमी उक्त आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तिथि के बाद 30 दिन बीतने पर प्रभावी करने के लिए 4 मई 2004 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश भारत के राजपत्र में, राजपत्र सं. 94 के द्वारा अधिसूचित किया गया था।

2.1 इस आदेश के संदर्भ से जेएनपीटी ने इस आदेश को आस्थगित रखने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करते हुए 3 जून 2004 और 9 जून 2004 को समीक्षा याचिका दायर की थी। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई मुख्य बातें निम्नानुसार हैं :—

- (i) इस प्राधिकरण द्वारा सुओ मोटू आदेश पारित किए जाने से पहले अपना पक्ष रखने के लिए जेएनपीटी को एक अवसर दिया जाना चाहिए था।
- (ii) तीसरे कन्टेनर टर्मिनल के आरम्भ हो जाने से, जेएनपीसीटी से (कन्टेनर) यातायात नए टर्मिनल की ओर मुड़ जाने की संभावना है। ऐसे परिदृश्य में, जेएनपीटी राजस्व में कमी के प्रभाव को झेल पाने की स्थिति में नहीं है (कन्टेनर) यातायात एनएसआईसीटी से नए टर्मिनल पर स्थानान्तरित भी हो सकता है जिसका अर्थ होगा जेएनपीटी को एनएसआईसीटी से प्राप्त होने वाली रायल्टी आय में कमी।
- (iii) उथले जल वाले संग्रह से राजस्व की प्राप्ति बहुत कम होती है, यद्यपि अत्यधिक घाट करने वाले बल्क टर्मिनल को अब पुर्जे-पुर्जे करके खोल दिया गया है, परिसम्पत्तियों के निपटान से हुए घाटे का जेएनपीटी पर व्यापक प्रभाव पड़ा है।

- (iv) अमरीकी डालर की तुलना में भारतीय रुपये की मूल्य वृद्धि और लंगरगाह भाड़ा प्रभार के यूनिट में प्रति घंटा आधार पर कमी से भी पत्तन के राजस्व में कमी आई है।
- (v) जेएनपीटी ने विभिन्न प्रतिस्थापनों और आधुनिकीकरण कार्यक्रमों का सूत्रपात किया है। एकीकृत विकास योजना के अनुसार जेएनपीटी को अगले दस वर्ष में लगभग 4000 करोड़ रुपये का निवेश करना होगा जिसमें शीघ्र ही भारी निकर्षण के पहले चरण के लिए आबंटित 700 करोड़ रुपये की राशि भी शामिल है। निकर्षण का दूसरा चरण भी, 3600 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से 2008-09 के अंत तक आरम्भ किए जाने का अनुमान है। इससे जेएनपीटी के वित्तीय स्वास्थ्य और रेटिंग एजेंसियों द्वारा इसकी रेटिंग पर दीर्घकालिक प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। इससे वित्तीय संस्थानों से उगाहे जाने के लिए कोषों की लागत बढ़ जाएगी।
- (vi) कन्टेनर अवतरण पत्तनों के लिए नौवहन संबंधी प्रभारों की प्रतिस्पर्धात्मकता का अध्ययन करने के लिए पोत-परिवहन मंत्रालय द्वारा गठित समिति द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट ने तुरंत उपाय के रूप में जेएनपीटी में पोत संबंधी प्रभारों में किसी कमी का सुझाव नहीं दिया है हालांकि उन्होंने संकेत दिया है कि इस प्रकार के प्रभार थोड़े से अधिक हैं। पोत परिवहन मंत्रालय ने हाल ही में कोचीन, चेन्नई और तूतीकोरिन पत्तनों को अपने-अपने पोत संबंधी प्रभार कोलम्बो पत्तन के स्तर तक घटाने की सलाह दी थी, किन्तु उसने भी पो.सं. प्र. घटाने की सलाह नहीं दी थी।

2.2 आरम्भ में, जेएनपीटी ने अनुरोध किया था कि प्राधिकरण द्वारा संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों को अन्तिम रूप दिए जाने के बाद उसे अपना व्यापक प्रस्ताव समीक्षा के लिए प्रस्तुत करने की अनुमति दी जाए और तब तक संदर्भित आदेश को आस्थगित रखा जाए। तत्पश्चात् जेएनपीटी ने यह स्वीकार किया कि जैसाकि इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 4 मई 2004 में विनिर्दिष्ट किया गया है, जेएनपीटी अपने न्यासी मंडल के अनुमोदन से व्यापक प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव 31 जुलाई 2004 तक प्रस्तुत करेगा। उस समय तक, इसने इस प्राधिकरण के पिछले आदेश को आस्थगित रखने का अनुरोध किया है।

3. जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत बातों पर विचार करते हुए, यद्यपि वे पूरी तरह से स्वीकार नहीं की गई हैं, यह प्राधिकरण एतद्वारा अपने पूर्ववर्ती आदेश सं. टीएएमपी/19-2004 दिनांक 4 मई 2004 के प्रचालन को, निम्नलिखित के अधीन आस्थगित रखने का निर्णय करता है :—

- (i) जेएनपीटी द्वारा प्रशुल्क समीक्षा के लिए व्यापक प्रस्ताव या कम से कम पोत संबंधी प्रभारों की समीक्षा का प्रस्ताव 15 जुलाई 2004 तक प्रस्तुत कर देना चाहिए।
- (ii) यदि, समीक्षा के लिए व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाता है तो पोत संबंधी प्रभारों से संबंधित भाग उससे हटा लिया जाएगा और उस पर तुरंत विचार-विमर्श किया जाएगा।

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/04-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 14th June, 2004

No. TAMP/19/2004-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby decides to keep in abeyance its earlier order No. TAMP/19/2004-JNPT dated 4th May, 2004 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/19/2004-JNPT

ORDER

(Passed on this 11th day of June 2004)

This Authority had passed an Order on 4 May 2004 reducing the ceiling rates of all vessel-related charges prescribed in the Scale of Rates of Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) by 10% with effect from the expiry of 30 days from the date of notification of the said Order in the Gazette of India. This Order was notified in the Gazette of India on 21 May 2004 vide Gazette No. 94.

2.1. With reference to this Order, the JNPT has filed review petitions on 3 June 2004 and 9 June 2004 requesting this Authority to keep it in abeyance. The main points made by the JNPT are as follows :

- (i). JNPT should have been given a chance to present its case before the suo motu orders were passed by the Authority.
- (ii). With the commissioning of the third container terminal, there is a possibility of diversion of traffic from JNPCT to the new terminal. In such a scenario, JNPT may not be in a position to absorb the impact of reduction of revenue. There may be shifting of traffic even from NSICT to the new terminal which will mean a reduction in the royalty income to be received by the JNPT from NSICT.
- (iii). The revenue from shallow water berth is very marginal. Even though the bulk terminal which was incurring heavy loss has now been dismantled, the loss incurred on disposal of the assets has affected the JNPT in a big way.
- (iv). Appreciation of Indian rupee vis-à-vis US\$ and reduction of unit of berth hire charges to hourly basis have reduced port's revenue.
- (v). JNPT has embarked on various replacements and modernization programme. As per the integrated development plan, JNPT may have to invest an amount of around Rs 4000 crores in the next 10 years which includes an amount of Rs 700 crores for first phase capital dredging to be incurred shortly. The second phase of dredging is also required to be taken up at an estimated cost of Rs 1600 crores by end of 2008-09. This will adversely affect the long term financial health of JNPT and also its rating by Rating Agencies thereby increasing the cost of funds to be raised from the financial institutions.
- (vi). The report submitted by a Committee constituted by the Ministry of Shipping to study the competitiveness of marine related charges of container handling ports has not suggested any reduction of vessel-related charges at JNPT as an immediate measure though they have indicated such charges are slightly on a higher side. The Ministry of Shipping has recently advised Cochin, Chennai and Tuticorin Ports to reduce their VRC to the level of Colombo Port; but they have not advised JNPT to reduce the charges.

2.2. Initially, the JNPT requested that it might be allowed to submit its comprehensive proposal for review after the revised tariff guidelines were finalized by TAMP and till such time the Order in reference might be kept in abeyance. Subsequently, the JNPT has agreed that it will file a comprehensive tariff revision proposal with the approval of its Board of Trustees by 31 July 2004 as stipulated in this Authority's Order dated 4 May 2004. In the interim, it has requested to keep the earlier order of this Authority in abeyance.

3. Considering the submissions made by JNPT, even though they are not fully admitted, this Authority hereby decides to keep the operation of its earlier order No. TAMP/19/2004-JNPT dated 04 May 2004 in abeyance subject to the following :-

- (i). Comprehensive proposal for tariff review or at least a proposal for review of vessel-related charges should be submitted by JN PT by 15 July 2004.
- (ii). If comprehensive proposal for review is submitted, the portion relating to vessel related charges will be de-linked and will be taken up for immediate consideration.

A. L. BONGIRWAR, *Chairman*
[ADVT/III/IV/143/04-Exty.]